

Karburátor MIKUNI BST 40 - vyčištění a seřízení

Kdyby se to někomu hodilo, našel jsem pěkný postup na www.advrider.com, ale byl v angličtině, takže jsem si k tomu odpoledne sednul a máme to i česky 😊

Seřízení karburátoru MIKUNI BST40



DEMONTÁŽ

- První věc co byste měli udělat je otevřít si pivo. To je velice důležité být lehce pod vlivem, protože když něco zkazíte nebo pojede vaše motorka špatně, můžete to svést na to pivo :-)

- Ale nebojte, je to snadné :-))

- A teď už vážně. První věc co byste měli udělat je sundat horní víčko karburátoru. To vám umožní přístup k šoupátku a k jehle.

- To provedete odšroubováním dvou šroubků ve víčku. Doporučuji tyto šroubky nahradit imbusy, protože šroubky jdou občas těžko povolit a rády se "vyžvejkají" šroubovákem. Na obrázku můžete vidět už vyměněné imbusy.



- Jakmile máte šroubky pryč, opatrně sejměte víčko karburátoru a pružinku šoupátka.



- To černé na co se teď díváte je membrána, která je spojena s šoupátkem, které je ovládáno podtlakem. Právě proto se mů říká rovnotlaký karburátor (neboli CV z angl. Constant Vacuum). Šoupátko tedy není přímo spojeno s lankem plynu.

- Opatrně vytáhněte membránu i se šoupátkem.

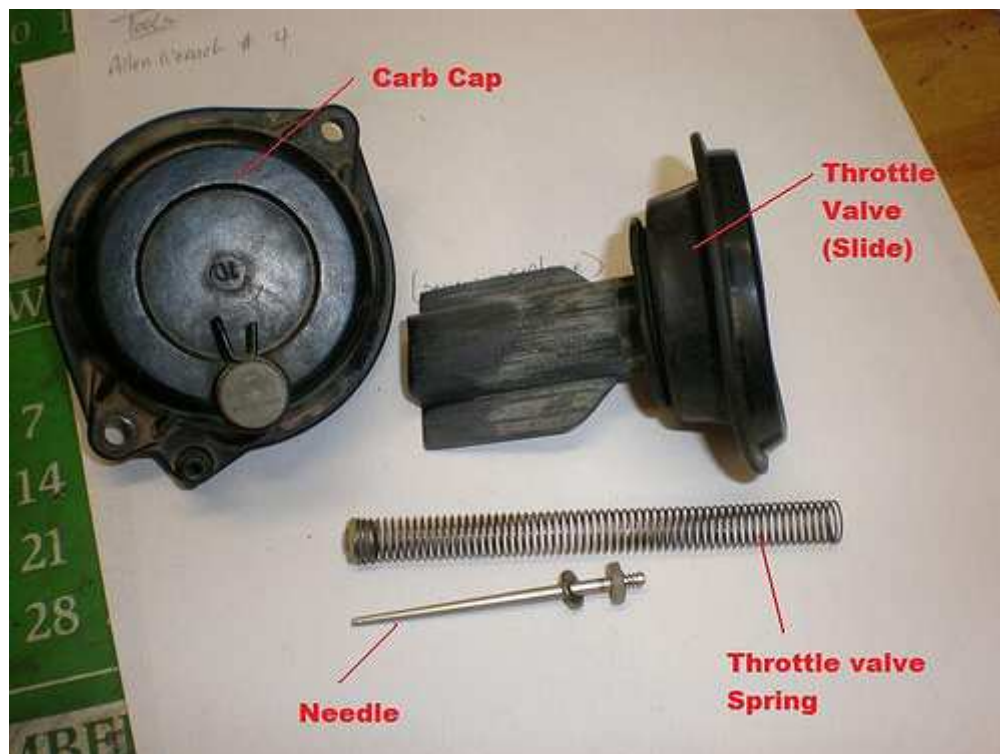


- Máte? Tak teď to celé v ruce otočte vzhůru nohama a z šoupátka vám vypadne jehla.



- Tu si odložte na bezpečné miesto, bude se vám ještě hodit :-). Ideální je malá plastová krabička, do které budete odkládat malé součástky aby se vám nepoztrácely.

- Teď byste před sebou měli mít něco podobného jako na obrázku.

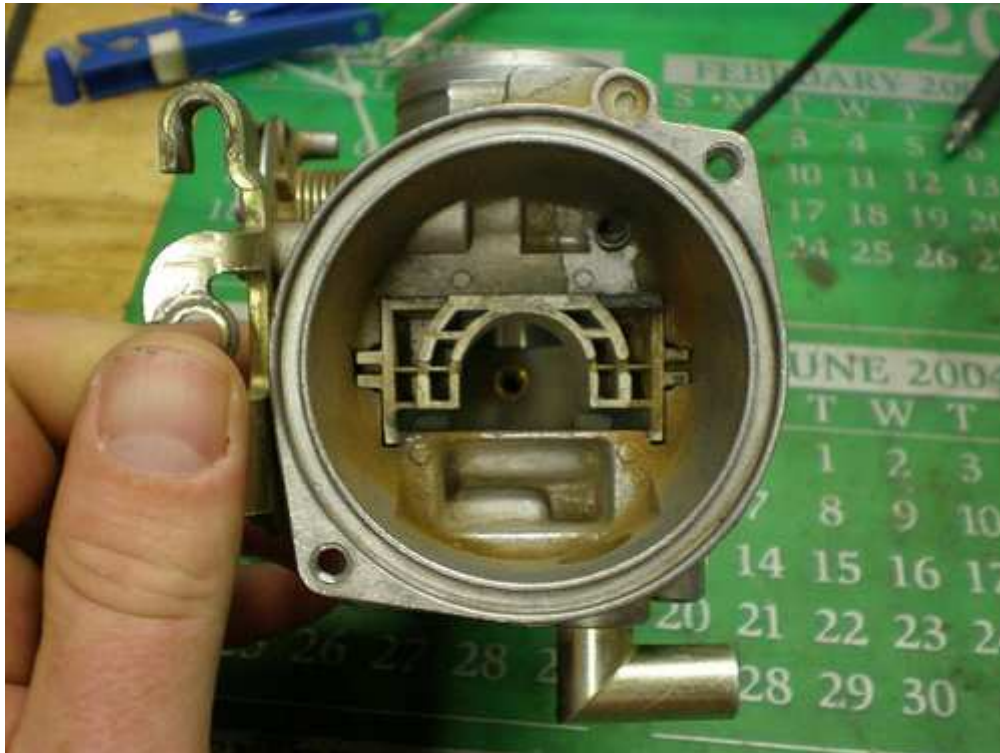


- Pokud máte, gratuluji. Říkal jsem vám že je to snadné :-). Otevřete další pivo a

oslavujte!!!

- Nyní máte kompletně demontovaný vršek karburátoru a je čas zkontrolovat pár věcí:

1) Zkontrolujte vršek karburátoru. Ten možná ještě nikdy nebyl demontován, a nebo v případě že jezdíte hodně v terénu, může být celý špinavý od bordelu a prachu. Nic zvláštního - stává se to běžně. A to je taky hlavní důvod proč by se měl karburátor pravidelně čistit. Pokud terén vyhledáváte opravdu často, není od věci "očista" klidně při každé výměně oleje. Je to práce na hodinku, a máte klid na duši a dobrý pocit :-)



2) Neméně důležité je taky zkontrolovat dosedací plochu víčka. Ta by měla být pokud možno dokonale hladká bez nějakých škrábanců či vrypů. To potom může způsobovat velké problémy v chodu motoru. Pokud přece jen najdete dosedací ploše víčka rýhy, doporučuji koupit nové.



3) V dalším kroku zkontrolujte membránu a šoupátko, jestli nenesou nějaké stopy poškození. Nebojte se membránu "odchlípnout" a hledejte prasklinky, vrypy, zkrátka cokoliv co by tam nemělo být. To stejné platí i pro šoupátko, které by nemělo být moc opotřebené, poškozené, vydržené rýhy atd.

4) Nakonec ještě zkontrolujte opotřebení jehly. Věřte nebo ne, jehla se vlivem vibrací opotřebovává, což může v extrémním případě vést až ke zlomení. Když se to stane, jehla spadne do trysky a motor jednoduše přestane jet. Takže zkontrolovat. Omlouvám se za špatný obrázek, ale když se podíváte na další obrázek tak pochopíte o čem je řeč.



- extrémě vydrěná jedla se může zlomit.



- Dobrá, celkem se vám daří :-). Věřím že vše dotáhnem do zdárného konce. Měli byste mít dopředu další pivo, a je tedy čas demontovat zbytek karburátoru.

- Přesunete se na spodní stranu, a demontujete víko plovákové komory. Tady uvidíme opravdové "srdce" karburátoru, a dostanete se k tryskám a plovákům. Takže šup pryč se dvěma šrouby, které opět doporučuju nahradit dvěma imbusy.



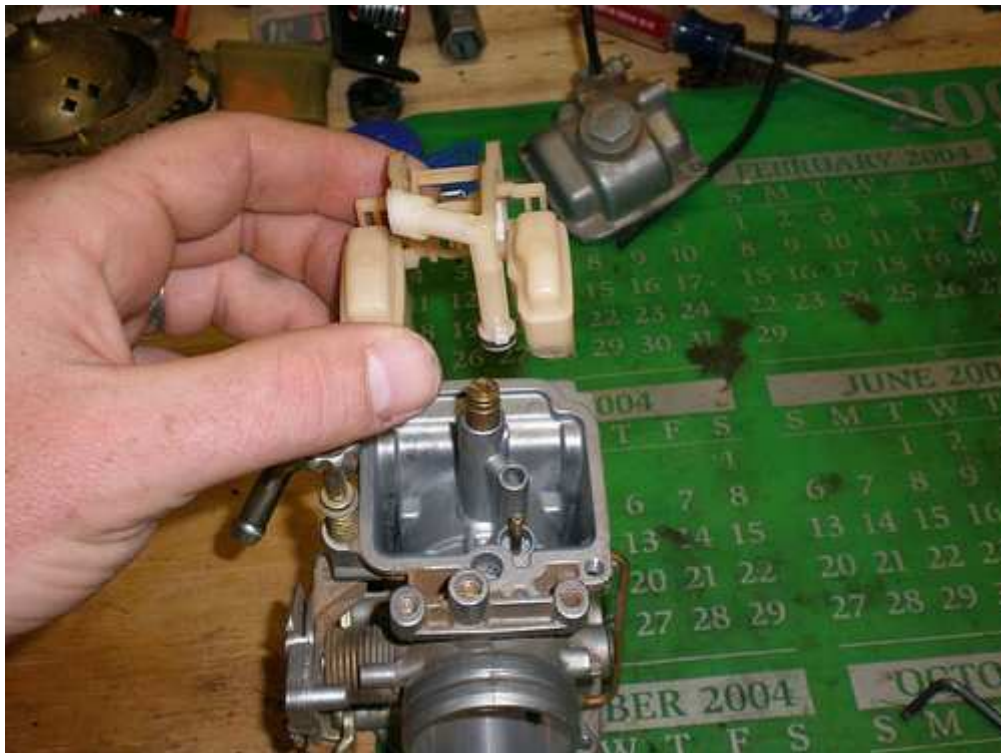
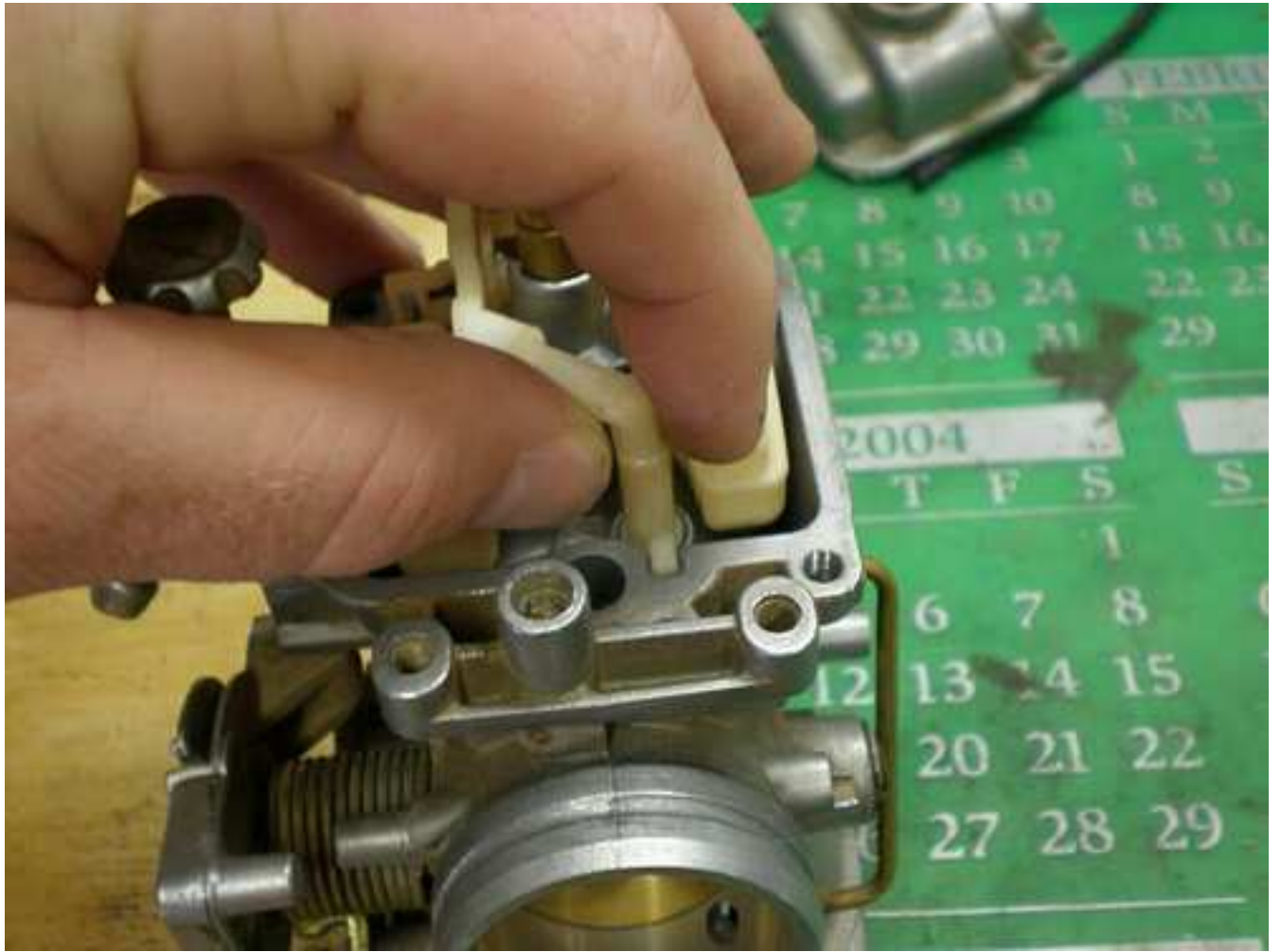
- Jakmile máte šrouby pryč, po sejmnutí víka uvidíte plováky a hlavní trysku.



- Odložte víko stranou, a podívejte se karburátoru podrobněji na "střívka" :-D Nebojte se zahýbat plovákama, abyste pochopily jak to vlastně funguje.



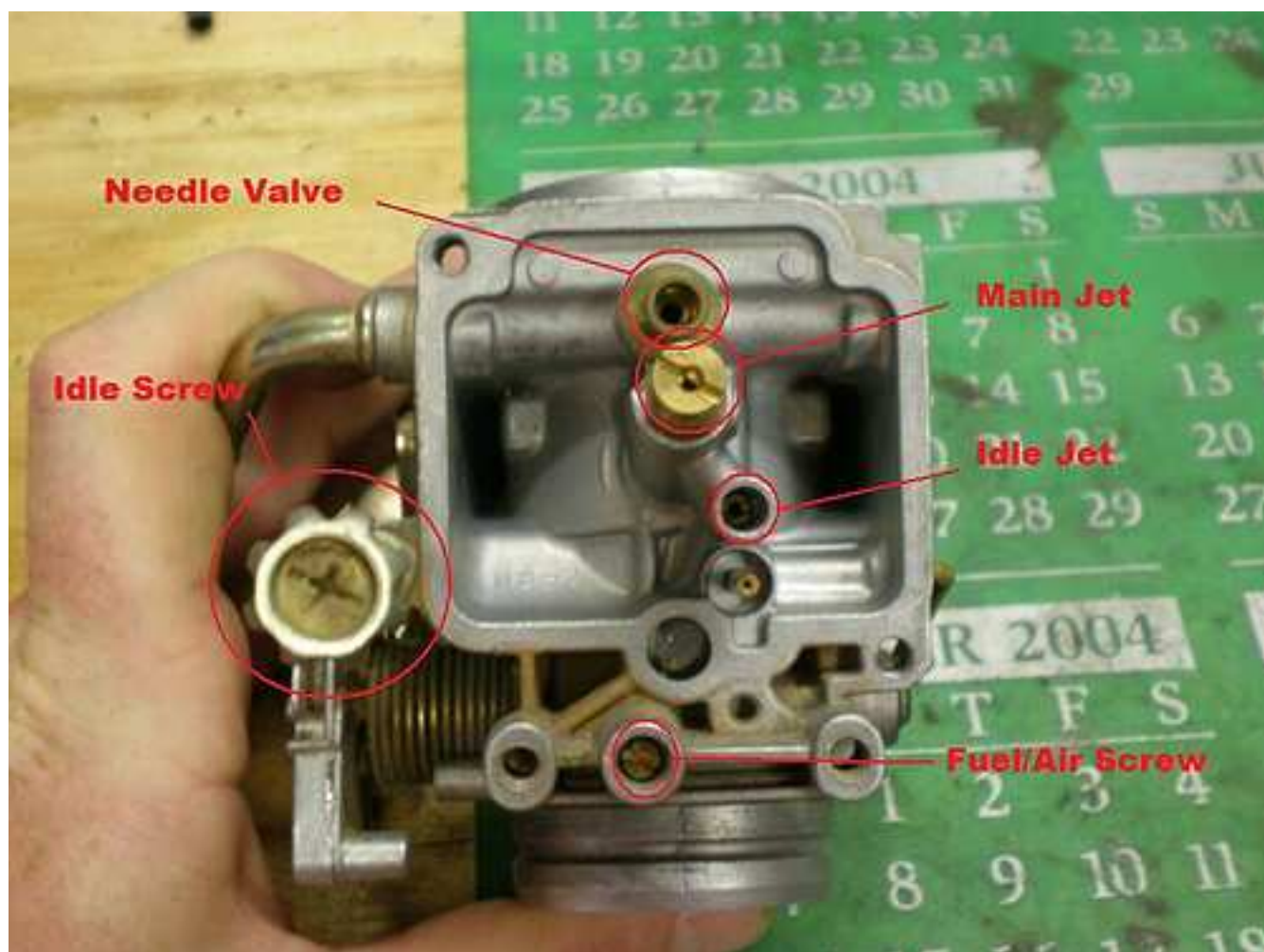
- Jemně, ale silou sundáte kompletní soustavu plováků, včetně jejich plastového držáku.



Zkontrolujete celistvost plováků (jestli nejsou např. prasklé), zkontrolujete O-kroužek a celé si to odložíte na bezpečné místo.



- Tak a teď máte hezký přísup k důležitým prvkům a popíšeme si co je co. Takže jdeme na to: **Hlavní tryska** (main jet), **tryska volnoběhu** (idle jet), **šroub bohatosti směsi volnoběhu** (fuel/air screw), **jehlový ventil** (needle valve) a **šroub seřízení volnoběžných otáček** (idle screw).



- Jdeme na to. Jestli chcete skočte si pro další pivo. Myslím že taky půjdu :-)

- V dalším kroku demontujete jehlový ventil. Všechno co jde vytáhněte. Na svém místě to drží jen pomocí O-kroužků, takže se nebojte zabrat. Aneb co nejde silou jde ještě větší silou. Jakmile máte vyjmuto, zkontrolujte stav O-kroužku, to znamená aby byl pěkně kulatý a ne třeba plochý, jinak by to nemuselo dobře těsnit. Pokud O-kroužek vykazuje špatný stav, je potřeba ho vyměnit.



- Nyní vyšroubujete hlavní trysku. Doporučuji vzít velký šroubovák, aby jste náhodou nestrhly hrany.



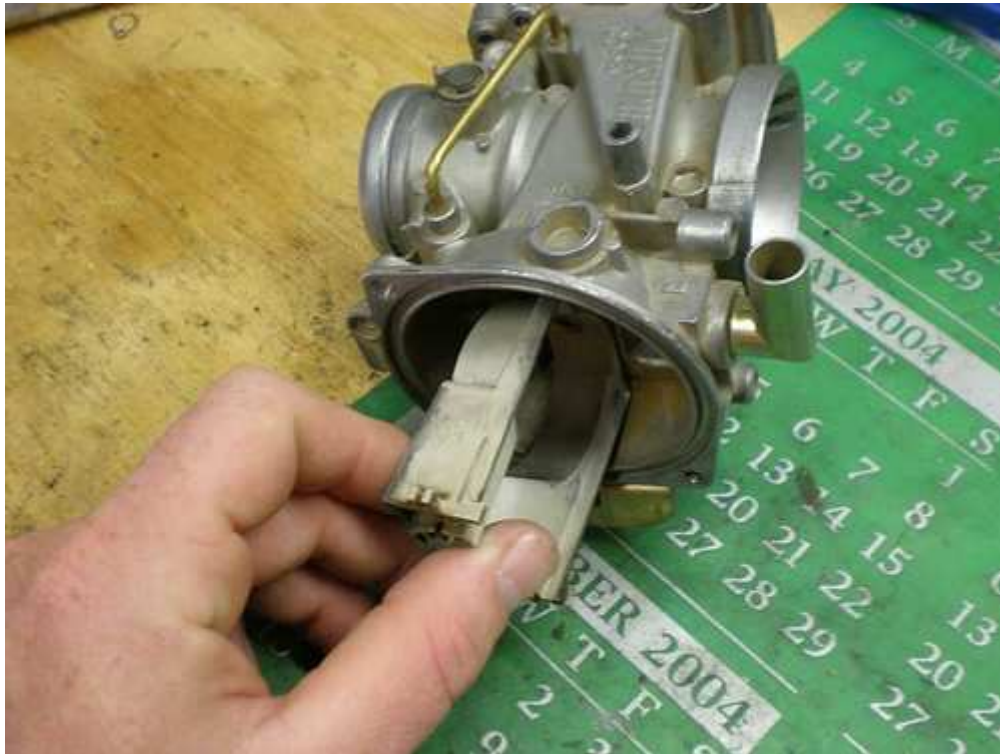
- Po vyšroubování by vám v ruce měla zůstat hlavní tryska a mosazný kroužek. Stejně jako ostatní drobnosti uložte na bezpečné místo.



- Teď když máte demontovanou hlavní trysku, neměl by být problém demontovat vodítko šoupátka a trysku jehly. Vodítko je takový plastový bazmek, který drží šoupátko uvnitř karburátoru. V tomto vodítku je nasunutá i tryska jehly. K demontování stačí dobře zatlačit na vršek hlavní trysky.



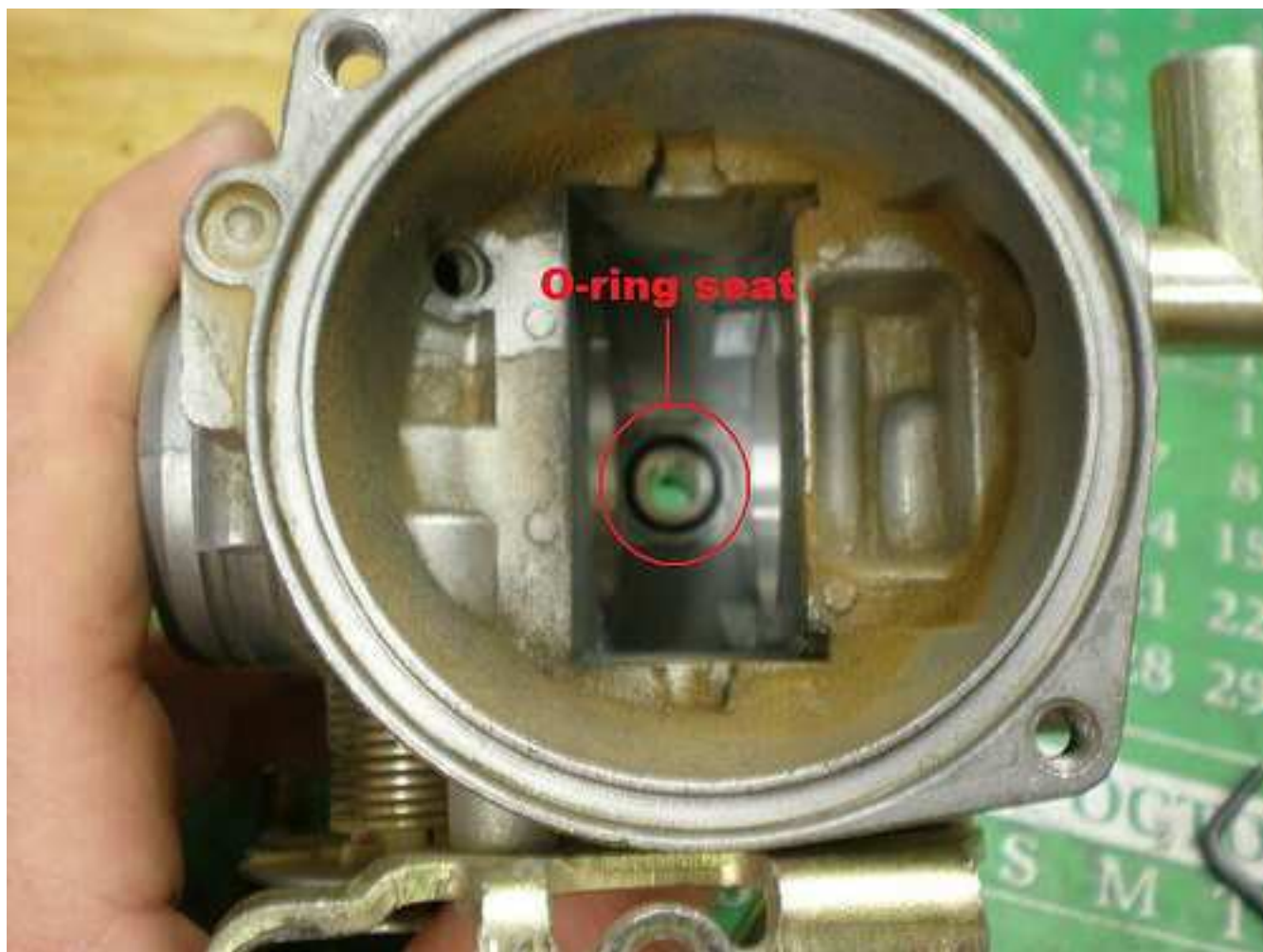
- A potom celé vodítko vysunout vrchem karburátoru.



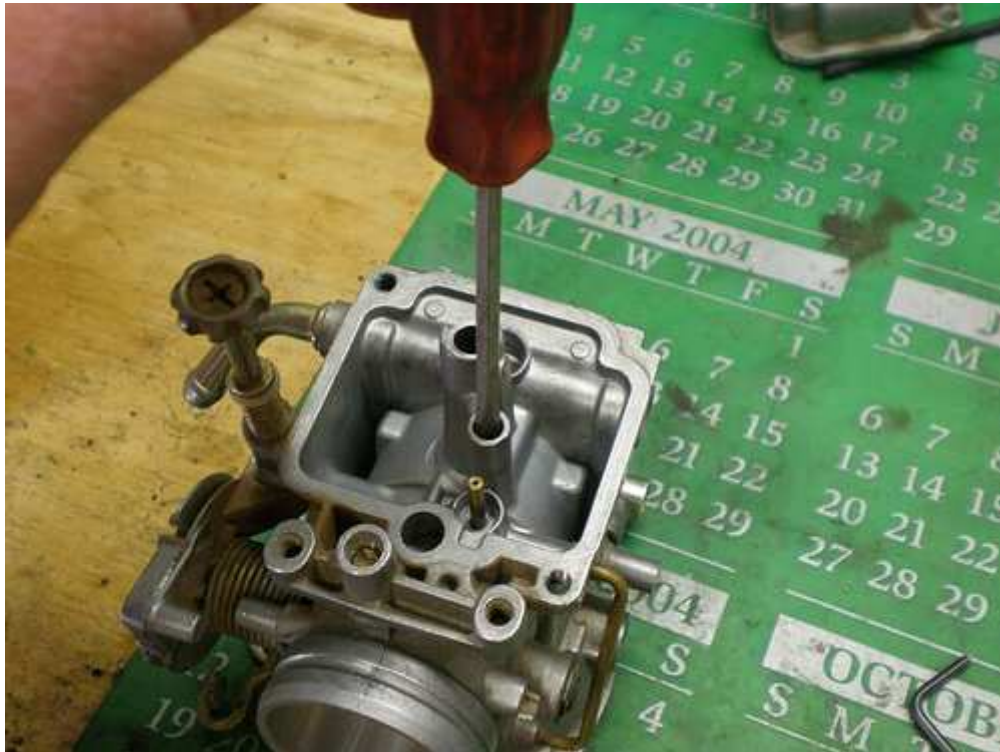
- Nyní byste před sebou měli mít vodítko šoupátka a v něm nastrčenou trysku jehly, stejně jako na obrázku.



- Když se podíváte na vodítko, na vršku by mělo mít O-kroužek. Pokud ne, podívejte se dovnitř karburátoru, a O-kroužek by měl být tam. Takže vylovit a uložit na bezpečné místo.



- Nyní je na čase demontovat volnoběžnou trysku, na kterou budete potřebovat plochý, malý a tenký šroubovák. Buďte opatrní při povolování a nezapomeňte, že se povoluje doleva :-D

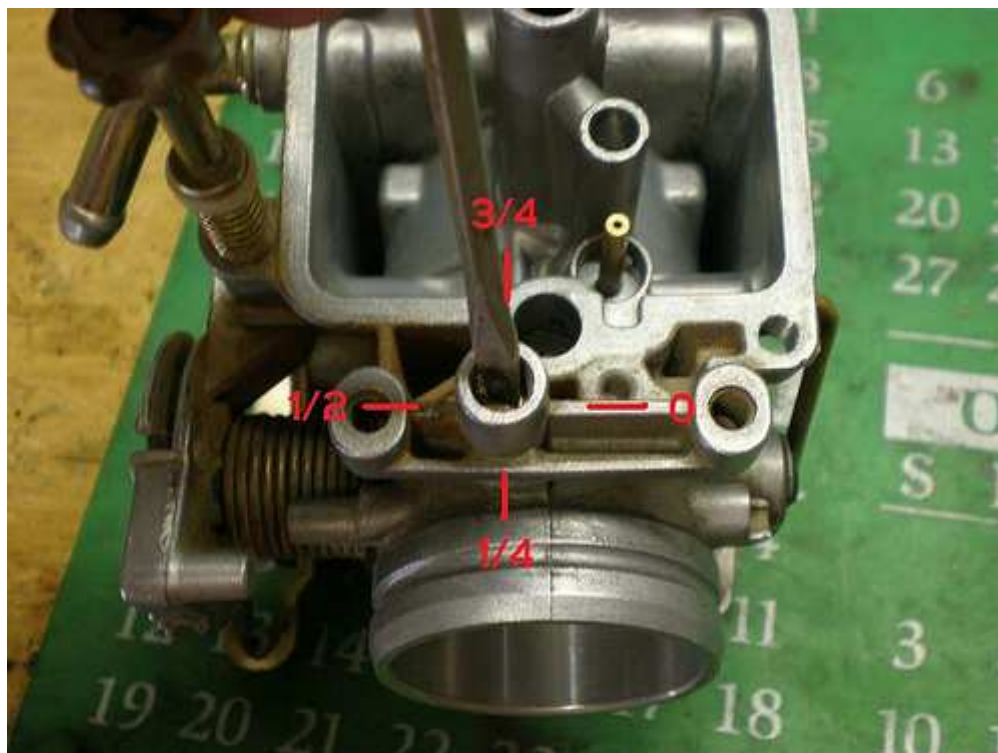


- Tak máte před sebou volnoběžnou trysku. Používají se zpravidla dvě velikosti této trysky. A sice buď sériová 45, nebo větší 47.5. Pokud máte otevřený airbox a laďák, je šance že budete mít právě tu větší. Volnoběžnou trysku taky odložit to krabičky s ostatními drobnými komponenty.



- Další věc do které se pustíte je demontáž šroubu bohatosti směsi volnoběhu. Před vlastní demontáží napřed šroub lehce dotáhněte, a přitom počítejte otáčky, abyste

věděl jak při montáži šroub seřídít. Takže otáčíme směrem doprava a počítáme dle obrázku, výsledné číslo si někam zapíšeme.



- Jakmile máte napsáno, můžete otáčet doleva a vyšroubovat ho. Opakně, je to malý šroubek, na něm pružinka, malá podložka a O-kroužek.



- Už se blížíme do finále, ale ještě vám zbývá sundat gumové těsnění na dolní víčko

karburátoru. Pokud to půjde, ale buďte opatrní ať se vám neroztrhne.



- Nyní jsme ukončili demontáž karburátoru. Myslím že bysme to měli oslavit dalším pivem, a potom si hned začnete užívat s čistidly :-)

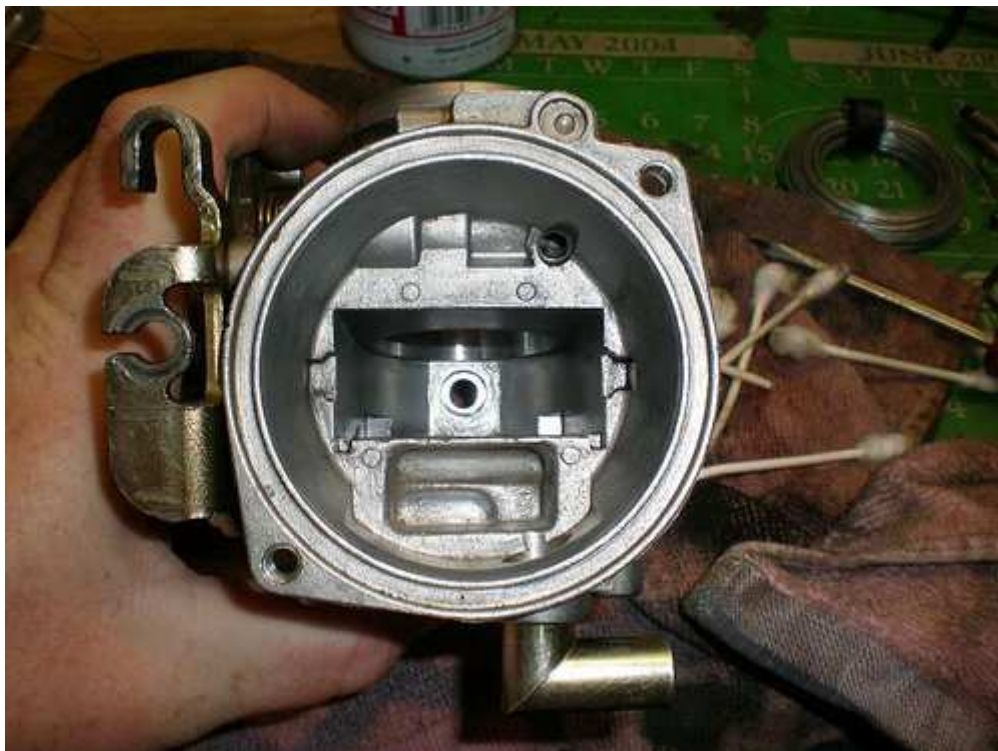
ČIŠTĚNÍ

- Záleží na tom, pro jaký způsob očisty se rozhodnete, máte několik možností. První možnost je, že si koupíte speciální sprej na karburátory, a všechny trysky a tělo karburátoru protříknete. Plastové díly stačí umýt v mýdlové vodě. Já naopak preferuji druhou možnost, a to koupit technický benzín, malou vaničku, štěteček a hezky všechno očistit.

- Během čištění buďte pozorní. Nejen že čistíte, ale také kontrolujete. Mějte jistotu že všechny díly a prvky vypadají v pohodě a bez poškození.

- Když máte hotovo, karburátor by měl vypadat jako nový.

- Horní část.



- Dolní část.



- Boky



- A všechny ostatní díly a prvky.



- Tak a tady už je opravdu skoro hotovo. Teď už stačí jen karburátor smontovat, třeba tak že budete následovat postup v opačném směru. Věřím že na tom nemáte co pokazit.

ÚPRAVY KARBURÁTORU

- Následující úpravy byli vyzkoušeny mnoha majiteli a velkým úspěchem. Hlavní pozornost je zaměřena na možnost karburátoru rychle otevřít šoupátko, což zlepšuje odezvu plynu. Hlavní věc co se často kritizuje je, že rovnotlaký karburátor nemá akcelerační pumpičku, takže nemůže mít okamžitou odezvu. Abyste veděli o co jde, je potřeba znát funkci akcelerační pumpičky a taky to jak rovnotlaký karburátor

vlastně funguje.

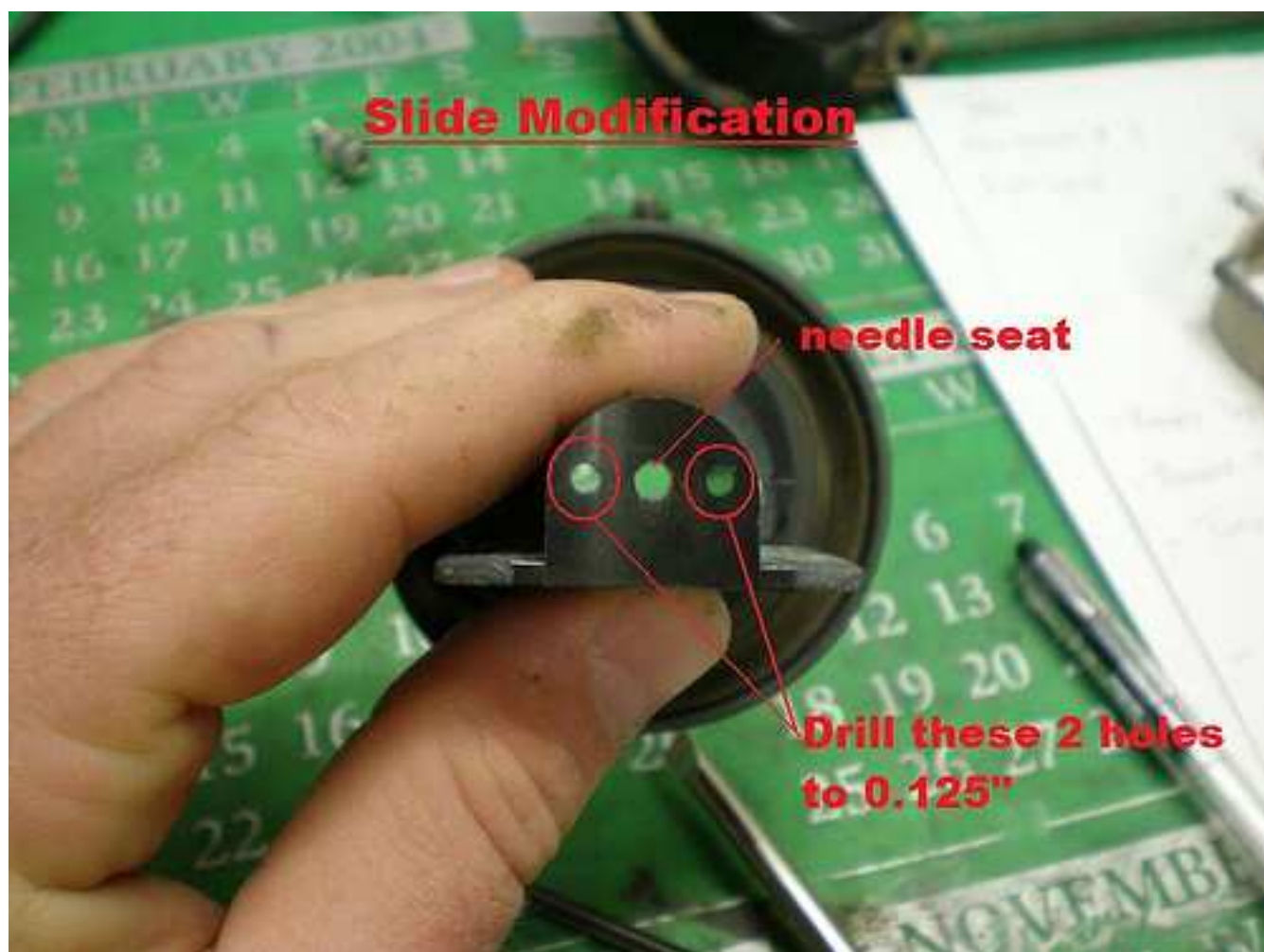
- Co se stane když rychle otočíte plynem? Odpověď na tuto otázku je důvodem proč se používá akcelerační pumpička u FCR karburátorů.

- Když rychle otočíte plynem, zvětší se množství vzduchu proudící karburátorem v souladu s polohou plynu. To způsobí velké ochuzení směsi, protože systém není schopný reagovat rychlým zvýšením přísunu paliva. Akcelerační pumpička toto eliminuje vstříknutím paliva přímo do proudícího vzduchu.

- Tato situace nemůže u rovnotlakého karburátoru nastat, protože není možné rychle otevřít šoupátko. Jak už jsem uvedl výše, šoupátko není přímo spojeno s lankem plynu, ale spoléhá se na atmosférický tlak. Rychlý pohyb vzduchu skrz karburátor vytvoří přetlak, který následně otevře šoupátko. Tento proces zabere nějaký ten moment, díky čemuž nedojte k velkému ochuzení směsi.

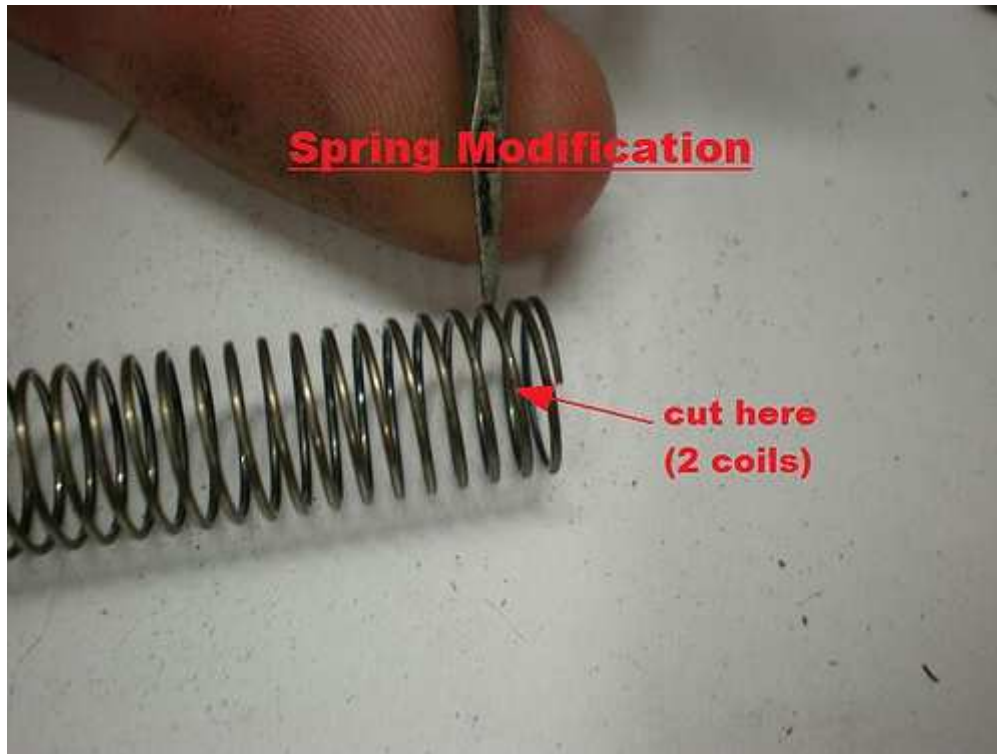
PROVRTÁNÍ ŠOUPÁTKA

- Jedna z cest jak redukovat pomalé otevření šoupátka, je zvětšit otvory, kterými proudí vzduch k otevření šoupátka. Mnoha pokusy bylo zjištěno že ideální velikost je 0.125" což je 3,175 mm. K této úpravě stačí vzít odpovídající vrták a opatrně provrtat tyto dva otvory.



ZKRÁCENÍ PRUŽINY

- Druhou možností jak zrychlit pohyb šoupátka, je zmenšit tlak pružiny působící proti pohybu šoupátka. Nazývá se to "clipping the spring" a obnáší to zkrácení pružinky o 2 závity. Tím dosáhneme menší tlak pružinky, a rychlejší odezvu špouátka.



!!! AUTOR ČLÁNKU NESENE ZODPOVĚDNOST NA VÁMI PROVÁDĚNÉ ÚPRAVY
!!!

SEŘÍZENÍ HLADINY

- Jeda z hlavních příčin které mohou způsobit problém a karburátorem, je špatně seřízená hladina. To může způsobit střílení do výfuku, sání, malý výkon a velkou spotřebu
- Ke správnému seřízení je potřeba držet karburátor vzhůru nohama, a snažit se dostat dvě vyznačené hrany do rovnoběžné polohy.



- Pokud hrany nejsou rovnoběžné, je hladina buď nízká nebo vysoká a je potřeba to seřídit. Nad jehlovým ventilem je takový plíšek, kterým se to seřizuje. Takže vzít např. malý šroubovák a podle potřeba lehce přihnout plíšek buď nahoru nebo dolů a opět zkontrolovat, dokud nebudou hrany rovnoběžné.



- V manuálu se udává výška hladiny 14,7 mm \pm 1 mm. Tuto výšku je potřeba měřit od hrany karburátoru po horní pološku plováku, jak je zřejmé z obrázku.

- Platné jsou obě metody seřízení. Tudiž při správně seřízené hladině by měly být hrany rovnoběžné, a zároveň výška 14,7 mm \pm 1 mm



These lines should be parallel.

SAME DISTANCE

14,7 mm +/- 1 mm

MIKUNI CORP.

Mikuni 140 1500